CORPS LÉGISLATIF.

CONSEIL DES CINQ-CENTS.

RAPPORT

FAIT

Au nom de la Commission chargée d'examiner l'état de situation des canaux de navigation,

PAR L. B. GUYTON,

Séance du 13 thermidor, an IV.

CITOYENS-REPRÉSENTANS,

La commiſſion que vous avez chargée de vous faire un rapport ſur l'état de ſituation des canaux de navigation, & ſur les meſures à prendre à l'égard de ces propriétés nationales, n'a ceſſé de s'en occuper depuis ſa formation. Son

A

travail a été ſouvent ralenti par les difficultés de ſe procurer les renſeignemens dont elle avoit beſoin ; il s'en faut encore beaucoup qu'elle ſoit parvenue à les raſſembler : mais elle a ſenti qu'il s'agiſſoit bien moins, dans les circonſtances actuelles, de fixer définitivement le ſyſtême général de la navigation dans l'intérieur de la République, de décider la priorité entre les divers projets qui ont été préſentés, & d'aſſigner des fonds pour de nouvelles entrepriſes en ce genre, que de pourvoir à la conſervation des canaux exiſtans, de fixer le régime de leur adminiſtration, de déterminer juſqu'à quel point ils peuvent être conſidérés comme une branche productive des revenus publics, d'ordonner enfin la vérification des plans propoſés, en attendant l'époque à laquelle des milliers de bras charges des trophees de la victoire ſeront rendus à des travaux plus paiſibles & non moins utiles à la patrie.

Tel étoit le but vers lequel votre commiſſion dirigeoit ſes recherches, lorſque la néceſſité d'arreter les progrès du dépériſſement du canal du Midi, ci-devant canal de Languedoc, a attiré toute ſon attention.

Ce canal, regardé à juſte titre comme l'un des plus beaux monumens de l'induſtrie humaine, dont le commerce a déja retiré de ſi grands avantages, a été en quelque ſorte abandonné depuis trois ans à l'action deſtructive des torrens que l'art doit continuellement maîtriſer pour ſa conſervation.

En vendémiaire dernier, le mal étoit déja venu à un tel degré, que la Convention nationale, près de terminer ſa ſeſſion, ne crut pas devoir différer de mettre à la diſpoſition de la commiſſion des revenus nationaux quatre millions pour pourvoir aux réparations urgentes de ce canal, par ſupplément à ſes produits. Le même décret du 23 de ce mois ordonna que les droits à percevoir ſeroient proviſoirement exigés à dix fois la valeur de ceux fixés par le tarif de 1684.

Il n'eſt pas beſoin de dire que le diſcrédit progreſſif &

rapide du papier-monnoie a rendu ces mesures non-seulement insuffisantes, mais absolument sans effet. Les dégradations ont pris un accroissement inquiétant, & la recette s'est trouvée dans une disproportion encore plus sensible avec les besoins journaliers.

D'autre part, votre commission a eu communication de plusieurs propositions faites au gouvernement par des compagnies qui se chargent de le reparer & de l'entretenir à leurs frais, qui offrent des sûretés & des avantages qui peuvent être pris en considération.

Enfin nous voyons approcher ce que l'on nomme la campagne, c'est-à-dire la saison du chômage, l'interruption de la navigation, qui a lieu régulièrement pendant quatre décades, depuis le premier fructidor jusqu'au 10 vendémiaire (du 16 août jusqu'au 30 septembre, vieux style), & dont il faut profiter pour terminer les réparations qui exigent l'à-sec.

Voilà les motifs qui ont déterminé votre commission à porter toute son application vers cet objet. Elle ne vous entretiendra donc aujourd'hui que du canal du Midi : mais vous ne tarderez pas à appercevoir que les questions qu'elle aura à traiter tiennent de près à la législation générale des canaux ; que les principes que vous adopterez en formeront les premières bases ; & peut-être est-il heureux d'avoir à ouvrir cette discussion importante au sujet d'un canal de grande communication, ouvert le plus anciennement, & sur le régime duquel l'expérience d'un siècle a nécessairement répandu des lumières capables de fixer les opinions.

Nous examinerons, en premier lieu, quels sont les droits de la nation sur le canal du Midi ;

2°. Quels sont les moyens de pourvoir à son entretien, & les principes à suivre dans la fixation des droits de navigation, pour concilier les intérêts du commerce & ceux du trésor public ;

3°. S'il est plus avantageux à la République de mettre l'en-

tretien & la perception en régie, ou de les donner pour un certain nombre d'années à l'entreprise.

4°. Quelles seront dans tous les cas les règles à établir, les sûretés & les précautions à prendre pour assurer la surveillance des ouvrages jugés nécessaires.

5°. Enfin nous chercherons à déterminer la compétence des autorités constituées, pour qu'elles concourent toutes efficacement, & sans s'entraver réciproquement, à la répression des délits & à l'exacte observation des lois.

Le projet de résolution que vous présentera votre commission sera le résultat de cet examen.

Quels sont les droits de la nation sur le canal du Midi ?

La question est préjugée par le décret de la Convention nationale du 23 vendémiaire dernier, qui porte qu'*il sera fait très-incessamment un rapport sur la révocation de la concession du canal des deux mers faite à Riquet.* Cependant il ne sera pas inutile de rappeler les faits & les principes sur lesquels doit s'appuyer la résolution du Conseil ; & sa commission a pensé que c'étoit à elle à remplir aujourd'hui l'obligation que le décret de la Convention imposoit à son comité des finances.

La première idée de la jonction des mers par un canal *allant de la rivière de Garonne dans celle de l'Aude*, est bien antérieure à l'époque où Riquet s'en occupa ; une lettre du cardinal Joyeuse en parloit en ces termes en 1596 : aussi Colbert écrivoit-il à Riquet en 1665 : *Vous avez fait renaître de notre temps ce grand dessein.*

Ce fut en 1660 que Pierre-Paul Riquet fixa l'attention, d'abord, des Etats de Languedoc, puis du ministre Colbert, sur la possibilité & les moyens d'opérer cette jonction. Quoique la première pensée ne lui appartînt pas, quoique l'on ne puisse révoquer en doute ce qu'il devoit, dans le succès de cette grande entreprise, à l'ingénieur Andreossi, qui y travailla dès le commencement, & qui en publia les plans en 1669, on ne pourroit sans injustice méconnoître que Riquet fût un de ces hommes dont la volonté forte & per-

févérante furmonte tous les obftacles. En refufer aujourd'hui l'aveu, feroit envers fa mémoire une ingratitude que la conduite criminelle de plufieurs de fes defcendans ne pourroit pas plus juftifier, que fon génie ne pourroit leur concilier notre eftime. Un peuple libre, affranchi des préjugés ridicules de la naiffance, ne connoît ni dignités, ni profcriptions héréditaires.

La vérification du plan de Riquet fut ordonnée par arrêt du confeil du 18 janvier 1663.

A la vue du rapport des commiffaires, le creufement d'une rigole d'effai fut ordonné le 14 mars 1665, & Riquet en fut chargé fous les ordres des intendans de Languedoc.

Sur le compte rendu du fuccès de cette rigole, la conftruction du canal fut réfolue. Le commiffaire général des fortifications, Clerville, fut commis pour dreffer un nouveau devis de la manière dont les ouvrages devoient être faits pour conduire le canal de la rivière de Garonne au deffous de Touloufe, jufqu'en celle d'Aude proche Trèbes; & par arrêt du confeil du premier octobre 1666, il fut ordonné que ces ouvrages feroient publiés au rabais, & adjugés au moins difant.

La délivrance en fut faite à Riquet le 14 du même mois pour 3,630,000 liv. payables en huit ans, le roi demeurant chargé de l'indemnité des propriétaires de fonds & des feigneurs de fiefs.

Mais, peu de jours avant cette délivrance, le canal avoit été érigé en fief par édit portant la date du même mois, pour être mis en vente, & les deniers en provenant être employés à la confection des ouvrages, ainfi que le produit de divers offices de regrattiers, &c., & du droit de navigation établi fous le nom de péage.

Cet édit portoit la claufe : *fans que l'adjudicataire puiffe être dépoffédé qu'en le rembourfant de la finance, impenfes & améliorations.* Mais on crut bientôt pouvoir faire à Riquet une faveur plus entière : le 7 du même mois d'octobre intervint arrêt du confeil, interprétatif de l'édit, lequel, con-

ſidérant que *l'on pourroit ci-après prétendre leſdits fiefs & péages du canal être domaniaux*, ordonna que les adjudicataires & leurs héritiers en jouiroient en toute propriété, *ſans qu'ils puſſent être cenſés ni réputés domaniaux ni ſujets à rachat...... en ſatisfaiſant par eux à l'entretien du canal à perpétuité.*

Les lettres patentes expédiées ſur cet arrêt ont été enregiſtrées au parlement de Toulouſe le 16 mars 1667.

Le fief, le droit de péage & autres objets mis en vente en exécution de l'édit, furent délivrés à Riquet le 13 mai 1668, pour la ſomme de 200,000 liv.

Le 23 janvier 1669, il ſe rendit également adjudicataire des ouvrages de la partie du canal depuis Trèbes juſqu'à l'étang de Thau, pour la ſomme de 5,832,000 liv., le roi demeurant toujours chargé des indemnités des fonds & droits féodaux.

Il obtint bientôt après la vente de ce nouveau fief pour une autre ſomme de 200 mille liv., & les hiſtoriens les plus favorables à la famille Riquet n'ont pas diſſimulé que le prix de ces ventes n'avoit jamais été compté, que la quittance lui en fut expédiée tout de ſuite, & que l'appareil mis à ces délivrances ne fut qu'une formalité.

Les ouvrages étant achevés, reçus, & le canal en pleine navigation, le péage fut réglé définitivement par arrêt du conſeil du 26 ſeptembre 1684, ſur la demande de Riquet de Bonrepos, & il fut ordonné que, moyennant les droits portés en ce tarif, ledit Riquet de Bonrepos ſeroit *tenu d'entretenir en tout temps & en bon état de navigation ledit canal, écluſes, magaſins, réſervoirs, rigoles, chauſſées, &c.*

Tels ſont les titres en vertu deſquels les deſcendans de Riquet ſont reſtés pendant un ſiècle en poſſeſſion de ce canal & des droits de navigation qui s'y perçoivent. Ils prouvent bien clairement que la dépenſe entière a été faite par l'Etat; que le territoire du canal a été acquis des deniers publics; que ſi Riquet a eu la gloire de l'exécution de cette grande entrepriſe, on n'a pas jugé, même dans ce temps-

là, qu'elle lui acquît aucun droit à une propriété patrimoniale, puisqu'elle ne lui a été donnée que comme à tout autre adjudicataire, en délivrance publique au rabais.

La concession étant gratuite ou simplement rémunératoire, toutes les clauses qui ont pu y etre insérées pour en changer la nature, n'ont point effacé la tache de domanialité. Ce principe a été consacré, même dans l'ancien régime, pour toutes les aliénations & concessions postérieures à l'ordonnance de 1566: *elles sont perpétuellement sujettes à rachat, quoique la stipulation en ait été omise au contrat, ou même qu'il contienne une disposition contraire.* Ce sont les termes de l'article 24 du décret de l'Assemblée constituante, du 22 novembre 1790, sur la législation domaniale.

Ainsi, sans parler du fief qui a déja subi le sort de toutes les usurpations faites sur la souveraineté du peuple, quand il ne s'agiroit ici que d'une propriété foncière, les lettres patentes de 1666 ne pourroient faire obstacle à ce que la nation en reprît la possession, sauf à rembourser le prix qui auroit été versé au trésor public.

Mais ce n'est pas seulement un domaine utile qui a été aliéné avec le fief, c'est un grand canal de navigation, c'est-à-dire, une portion du territoire français, qui, comme les chemins publics, les fleuves, les ports, &c., n'est pas susceptible d'une propriété privée, qui, aux termes de l'art. 2 de la même loi du 22 novembre 1790, doit être considérée comme dépendance du domaine public.

Ce n'est pas seulement un domaine corporel qui est l'objet de la concession, ce sont des droits à percevoir à perpétuité. Pour faire sentir toutes les conséquences qui résultent de cette distinction, votre commission se bornera à rappeler ce que disoit à ce sujet le rapporteur du comité des domaines de l'Assemblée constituante.

« Quoiqu'en général les domaines & les droits réels qui » en dépendent puissent-être aliénés par la nation, & qu'elle » jouisse à cet égard d'une autorité à laquelle elle seule peut

» mettre des bornes, il eſt cependant un domaine ſacré;
» inaliénable, impreſcriptible, dont elle ne peut jamais ſe
» dépouiller.... Ce ſont les droits qui émanent directe-
» ment de la ſouveraineté, & notamment ceux qui partici-
» pent de la nature de l'impôt. »

C'eſt un ſcandale, ajoute-t-il, de voir de ſimples particuliers exercer ſur leurs concitoyens des droits qui ceſſent d'être légitimes dès qu'ils ſont paſſés dans des mains privées : toutes ces conceſſions ſont radicalement nulles.

Quels droits participent plus de la nature de l'impôt qu'un péage qui ſe lève ſur une étendue de plus de cinquante-cinq lieues de poſte, & dont le tarif a été fixé dans l'origine pour donner des profits excédant les dépenſes ordinaires & extraordinaires d'entretien ?

Votre commiſſion a cru d'autant plus néceſſaire d'inſiſter ſur ces principes, que vous aurez plus d'une fois l'occaſion d'en faire l'application, que le canal du Midi n'eſt pas le ſeul grand canal de navigation dont la propriété, ſoit pour le tout, ſoit pour quelques parties, ait paſſé en des mains privées, & que dans ces derniers temps on n'a pas craint de mettre en queſtion ſi les canaux ne pouvoient pas être ſoumiſſionnés comme les autres propriétés nationales en exécution de la loi du 28 ventôſe.

Ce n'eſt pas cependant que tout canal de navigation faſſe eſſentiellement partie du domaine public : il peut être & il eſt véritablement une propriété privée, quand il eſt conſtruit par un particulier à ſes frais, ſur ſes propres fonds, ou ceux qu'il a acquis de gré à gré, & ſans rien emprunter de l'autorité ſouveraine, ni pour forcer la vente du ſol, ni pour la dérivation des eaux. Il y en a pluſieurs de cette eſpèce, qui ſont deſtinés communément à la deſſerte d'une mine ou de quelques uſines; mais on ſent l'énorme différence qui exiſte entre ces petits canaux & les grandes communications à point de partage entre les mers & les rivières navigables; & l'effet remarquable de cette différence eſt de tenir les dernières ſous la ſurveillance immédiate de l'autorité publique,

tandis que les premières reſtent à la diſpoſition abſolue des intéreſſés. Auſſi voyons-nous que depuis l'ouverture du canal du Midi, malgré l'abandon fait à Riquet pour en jouir comme d'un bien patrimonial, les Etats de Languedoc & le gouvernement n'ont ceſſé de ſe faire rendre compte de ſa ſituation, d'y maintenir la police, & de conſacrer de nouveaux fonds pour le porter à ſa perfection. C'eſt ainſi que, par la nature même des choſes, les ſtipulations contraires aux principes demeurent bientôt ſans effet.

Nous pouvons donc nous diſpenſer d'examiner juſqu'à quel point le mauvais état dans lequel ſe trouve aujourd'hui le canal, provient de l'abandon qu'en ont fait quelques-uns des deſcendans de Riquet, en paſſant à l'étranger à l'époque de la révolution, ou de la négligence de ceux qui n'ont pas émigré : le droit de la nation eſt indépendant de l'événement des conditions appoſées dans un contrat radicalement nul.

Les mémoires qui nous ont été remis annoncent que, ſur vingt-huit portions dont les héritiers Riquet avoient formé la maſſe à diviſer entre eux, il peut y en avoir au plus ſix deux ſixièmes dont les co-partageans n'ont pas donné lieu à la main miſe de la nation par le fait de l'émigration : votre commiſſion vous propoſera de renvoyer au directeur-général de la liquidation l'examen des titres, pour faire régler, s'il y a lieu, le rembourſement qui peut leur être dû, conformément à la loi du 22 novembre 1790.

Des principes à ſuivre dans la fixation du droit de navigation.

Perſonne ne révoquera en doute que c'eſt à ceux à qui un ouvrage d'art profite à payer les dépenſes qu'il occaſionne ; en charger le tréſor public, ce ſeroit évidemment grever les uns à l'avantage des autres. Il eſt donc juſte & néceſſaire que le port des marchandiſes ſur un canal reçoive un prix, c'eſt le droit de navigation.

Mais le droit de navigation sur un canal doit-il être rigoureusement borné à ce qu'exige son entretien ? Ce système peut être soutenu par ceux qui se persuadent encore que les produits de l'industrie ne doivent rien à l'Etat, que la terre seule doit porter l'impôt ; il a pu flatter les illusions de ceux qui faisoient consister la liberté sociale dans un affranchissement absolu de l'obligation de fournir un contingent à la masse de la société : mais la nécessité nous ramène à des principes plus vrais, plus conformes à l'egalité, qui n'a de garantie solide que dans les moyens de soutenir la fortune publique. Ce sont les formes oppressives de l'ancien régime, les vexations bursales si étrangement multipliées pour fournir à ses excessives dilapidations, que l'on a sagement proscrites, & qu'il n'est plus permis de reproduire ; mais votre commission croit entrer dans vos vues, en vous proposant de considérer les canaux comme une propriété dont les produits peuvent aussi concourir à diminuer la masse deja trop forte & pourtant encore insuffisante des contributions directes.

S'il est vrai de dire que, dans les dangers de la patrie, les citoyens ne consultent que ses besoins pour s'imposer eux-mêmes les plus grands sacrifices, il ne faut pas se dissimuler que, dans le cours ordinaire des choses, la contribution directe se présentera toujours à leurs yeux comme une dette à acquitter, dette sacrée, mai d'autant plus lourde qu'elle a un terme de rigueur, qu'elle commande des privations répétées pour en préparer l'acquittement, qu'elle pèse sur un seul jour ; tandis que l'impôt indirect, qui de sa nature n'a point d'époque fixe, qui ne laisse sentir à-la-fois qu'une foible partie du fardeau, peut encore être tellement combiné que l'on n'y apperçoive que le salaire d'un service rendu, le prix d'un besoin satisfait ou de la nouvelle jouissance qu'on se procure. Voilà le but où doit tendre un gouvernement bienfaisant, & qui ne peut jamais être perdu de vue dans une République où l'intérêt des législateurs, confondu avec tous les intérêts individuels, ne s'en sépare momentanément que par l'obligation qui leur est imposée de maintenir la puissance politique du corps social.

Or, quels font les impôts indirects où nous trouverons ces caractères mieux prononcés, où nous les trouverons plus isolés, & des tentations de la fraude & des formes inquisitoriales qu'elle nécessite, que dans la modique prestation qu'on exige pour offrir au voyageur, au commerçant, au consommateur, des chemins commodes, des routes en tout temps praticables, des ports sûrs, des canaux communiquant d'une mer à l'autre, des rivières rendues navigables; en un mot, des moyens de transport qui en abrègent la durée, & en réduisent la dépense hors de toute proportion du droit imposé?

On ne doit donc pas hésiter de porter le droit de navigation des canaux au delà de ce qu'exigent annuellement leur manutention & leur conservation, non-seulement parce que l'expérience a prouvé que cette année moyenne pourroit ne pas suffire à la réparation des dégâts accidentellement produits par des causes extraordinaires, non seulement parce que l'excédent de la recette formera un fonds naturellement destiné à de nouvelles entreprises du même genre, mais encore parce que ces propriétés nationales ne peuvent cesser d'être productives, sans que l'on soit obligé d'en chercher le remplacement par des impositions moins fondées en justice & plus onéreuses par le mode de leur perception.

Votre commission a senti cependant qu'il y avoit ici une limite qu'il falloit se garder d'outre-passer. En voulant élever la recette, il arrive souvent qu'on court risque de la diminuer; en la forçant on est sûr de la détruire. Le plus grand danger ne seroit pas encore la perte des rentrées sur lesquelles on avoit cru pouvoir compter; ce seroit l'inaction du commerce, dont les spéculations seroient ralenties, ou qui pourroient prendre un autre cours, par la diminution trop sensible des avantages que lui offroit la navigation du canal.

Il y a d'ailleurs une considération générale qui ne doit pas être oubliée: c'est qu'il est de l'intérêt de la République qu'il reste toujours une grande disproportion entre le prix des transports par terre & ceux des transports par eau, afin de

ménager les chemins, dont l'entretien devient de jour en jour plus difficile par l'épuisement des matériaux à une certaine distance.

La commission n'a pas perdu de vue ces principes, lorsqu'elle s'est occupée du nouveau tarif devenu nécessaire. Avant d'en adopter les bases, elle les a comparées à celles qui ont été admises pour fixer le droit de navigation pour les canaux construits ou ordonnés dans des temps plus modernes : elle a comparé les produits bruts, les relevés des frais d'administration, des frais d'entretien calculés pour une année moyenne dans différentes périodes; elle a recueilli les mémoires des ingénieurs, des citoyens qui ont eu part à cette administration depuis plusieurs années; elle s'est tenue fort au-dessous du taux d'élévation indiqué par quelques-uns; elle s'est interdit jusqu'aux changemens, qui, sous l'apparence d'une meilleure forme, auroient pu choquer inutilement des usages anciens, & peut-être se trouver incompatibles avec les localités.

Cette partie est trop importante pour que vous ne nous permettiez pas à ce sujet quelques détails.

Un premier tarif fait en 1666 avoit établi des droits qui croissoient suivant la valeur des marchandises transportées : exigeant par exemple 4 deniers pour le quintal de marchandises en valeur de 5 liv. & au-dessus, & 24 deniers pour celles dont la valeur excédoit 30 liv. Il portoit de plus qu'il seroit payé 5 sous par bateau au passage de chaque écluse.

Le commerce fut consulté, ou plutôt il fit entendre de justes réclamations qui firent abandonner ces premières bases; il fut procédé à une nouvelle fixation par arrêt du conseil du 26 septembre 1684.

Ce second tarif, qui a été suivi jusqu'à ce jour, porte en général 6 *deniers* par lieue pour le quintal de toute marchandise, sauf quelques articles tarifés spécialement, soit en plus, soit en moins, soit au cube, soit à la quantité.

Sur quoi il faut obſerver d'abord que la lieue du canal étoit originairement de trois mille deux cents toiſes ; un arpentage fait en 1769 a fait voir qu'elle n'étoit réellement que de trois mille ſoixante-une toiſes, ſans doute à cauſe de quelques redreſſemens ſucceſſifs qui avoient réduit la longueur totale à 122446 toiſes : c'eſt maintenant la lieue de poſte de 2200 toiſes qui ſert de meſure, comme on le voit par le tarif arrêté & publié par l'adminiſtration centrale du département de la Haute-Garonne, en exécution de la loi du 23 vendémiaire dernier. Nous avons dû, conformément à l'art. 373 du titre XIV de la conſtitution, porter dans le nouveau tarif les meſures adoptées pour toute la République ; mais nous avons eu ſoin de préſenter à chaque article le rapport avec les anciennes, de manière à lever toute incertitude, & à mettre en évidence le parallèle des droits à établir avec ceux qui ſe perçoivent actuellement.

Une ſeconde obſervation eſſentielle eſt que les 6 deniers du tarif de 1684 étoient tant pour le peage que pour la fourniture & conduite du bateau, Riquet ayant par la conceſſion le droit excluſif d'en tenir ſur le canal : mais il ne tarda pas à s'appercevoir qu'en rendant à cet égard toute liberté au commerce qui le deſiroit, il ſe rédimoit de beaucoup de difficultés, d'embarras & de reſponſabilité (1). Il conſentit d'abandonner le tiers du droit fixé par le tarif pour la voiture proprement dite, ou le *nolis* des patron ; & cet arrangement, qui paroît n'avoir été que verbal, a été ratifié par une longue exécution ſans réclamation ; de ſorte que le droit de navigation n'eſt véritablement aujourd'hui que de 4 deniers.

Nous remarquerons à cette occaſion que, dans l'eſprit de la

(1) On voit, par les lettres-patentes de décembre 1642 pour la fixation du droit de navigation sur le canal de Briare, que les concessionnaires de ce canal avoient aussi origînairement le droit exclusif de fournir les bateaux, et qu'ils furent obligés d'y renoncer pour se rédimer des procès que cette responsabilité leur occasionnoit.

loi du 23 vendémiaire, qui ordonnoit que les droits seroient provisoirement portés *à dix fois la valeur* de ceux fixés par le tarif de 1684, le decuplement ne devoit avoir lieu que par ces 4 deniers, ou (ce qui est la même chose) que les 6 deniers étant decuplés, il devoit en être retranché le tiers pour le nolis. Cependant le departement de la Haute-Garonne, par son arreté du 19 brumaire, a cru devoir décupler la totalité du droit primitif avec la déduction de 2 deniers seulement, comme si la portion abandonnée au commerce pour la fourniture des barques n'avoit pas dû subir le même accroissement. Au reste, le résultat de ce calcul, qui fait monter à 4 sous 10 deniers le droit qui n'étoit rigoureusement que de 3 sous 4 deniers, vous annonce à quel point l'opinion génerale est prononcée sur la nécessité d'un nouveau tarif, même en supposant que le paiement sera effectué en valeurs représentatives de celles de 1790 : ce qui ne peut plus être mis en question depuis la loi du 6 du mois dernier, concernant les postes & messageries.

En effet, personne n'ignore que, depuis l'époque du premier tarif, le marc d'argent s'est élevé de 28 à 50 livres; que le prix du bled a augmenté à-peu-près dans le rapport de 5 à 17 : d'où il résulte que les quatre deniers ne représentent pas même aujourd'hui le tiers de leur valeur en 1684. Veut-on prendre pour bases la journee de travail & le prix du roulage ? ils ont plus que triple dans le même espace de temps. A en juger enfin par l'augmentation du droit de voiture ou de nolis sur le même canal, en 1789 (c'est-à-dire avant toute variation du signe produite par le papier-monnoie) il étoit monté à dix deniers ou au quintuple du taux primitif.

Ajoutons à ces considérations, qu'une très-grande partie du produit du droit de navigation est destinée à fournir aux frais d'administration, au paiement d'un grand nombre d'ouvriers & d'employés, à des dépenses de construction. Les prix de matières & de main-d'œuvre ont suivi tout au moins la même progression que le marc d'argent & le quintal

de bled. Le relevé des dépenses de régie & des travaux nous présente, de 1746 à 1767, une année moyenne de 268,000 liv., & de 1766 à 1785, de 4[illegible]9,000 liv.

Que l'on ne croie pas cependant que la recette fût entièrement absorbée par ces charges. Il résulte de la vérification faite en 1791 par les commissaires des trois départemens, que le produit net, évalué d'après les quatorze dernières années, les deux plus fortes & les deux plus foibles déduites, étoit encore de 424,852 liv. 18 s. 9 d. : mais cet excédent, dans lequel il est reconnu que l'accroissement du commerce entre pour beaucoup plus que les usines & les fonds ruraux, ne fait pas cesser la disproportion survenue entre le prix de l'ancien tarif & les valeurs réelles que les marchandises acquièrent par le transport, qui ont été exigées dès l'origine, que le commerce, en un mot, peut supporter sans que ses opérations en ressentent la moindre gêne : de sorte qu'à moins de consacrer en principe que le droit de navigation doit être borné à la stricte dépense de régie & d'entretien, les motifs de justice & d'intérêt public se réunissent pour rapprocher enfin la chose & le prix, que la durée d'un siècle avoit placés à une si grande distance.

Votre commission vous propose en conséquence de fixer à un demi-centime (2 deniers quatre dixièmes) le myriagramme de toute marchandise, par demi-myriamètre ou cinq kilomètres (2066 toises ancienne mesure.)

Le myriagramme correspondant à 20 livres quatre cent quarante-quatre millièmes (ancien poids), cette fixation revient exactement à 5 deniers trente-deux millièmes par quintal, pour la lieue de deux mille deux cents toises, au lieu de 4 deniers ; ce qui fait une augmentation de 1 denier un quarante-quatrième.

Avant de terminer sur cet article, qui est le plus important, je dois vous rendre compte de l'avis de la commission sur plusieurs questions qui lui sont incidentes.

1°. Convient-il aux intérêts de la République de réunir, comme dans l'origine, le nolis ou le prix de voiture au

droit de navigation ? La gêne qui en résulteroit pour le commerce, l'odieux attaché à ces sortes de droits exclusifs, suffiroient pour faire rejeter cette réunion, quand l'exemple des concessionnaires ne nous avertiroit pas qu'elle étoit plus embarrassante que profitable, même dans les mains d'une régie privée. Les concessionnaires du canal de Briare avoient aussi ce droit exclusif, les mêmes motifs les ont engagés à y renoncer.

Il en est autrement pour les bateaux destinés au transport des personnes, & que l'on nomme *bateaux de poste ;* ils ont toujours été fournis par l'administration du canal, qui percevoit confusément le droit de navigation & le prix de voiture ; il n'y aura donc aucune innovation, aucun inconvénient à faire régir cette partie d'après les règles établies pour les voitures publiques & diligences par eau : l'application lui en a déja été faite par l'arrêté du département de la Haute-Garonne, du 3 pluviôse dernier, qui, en conformité de la loi du 6 nivôse, éleva le prix des places à soixante-quinze fois le montant de ce qu'il étoit en 1790.

Ce droit est fixé par le tarif de 1684 à 3 f. par lieue : la commission vous propose de le porter à vingt-cinq centimes, (cinq sous) pour cinq kilomètres : ce qui reviendra à 4 sous 3 deniers un vingtième par lieue de deux mille deux cents toises. Cette augmentation sera supportée d'autant plus facilement, qu'il est généralement reconnu que cette voiture réunit tous les avantages de la vîtesse, de la commodité, & que cependant elle a été jusqu'à présent l'une des moins coûteuses de ce genre. On sait que sur les canaux d'Hollande le prix des places revient communément à 6 sous par lieue.

2°. Ne conviendroit-il pas de fixer aussi le prix de voiture ou le nolis pour le transport des marchandises ? Je ne vous occuperai pas long-temps de cette question, qui n'a été élevée qu'à l'occasion de l'abus qu'ont fait dans ces derniers temps les propriétaires & patrons de bateaux de la faculté de le régler de gré à gré, en le portant à un taux excessif,

à

à la faveur des variations des valeurs repréſentatives ; l'expérience qui a précédé cette époque, eſt toute en faveur de la liberté, & confirme le principe infaillible dans le cours ordinaire des choſes, que le juſte prix s'établit neceſſairement par la concurrence.

3°. On pourroit demander encore ſi le tarif ne devoit pas frapper d'une manière inégale les marchandiſes de différentes valeurs. La réponſe ſe préſent naturellement : ce ne ſeroit plus un tarif de navigation, lequel ne peut avoir d'autre baſe que le poids & la diſtance, mais un tarif de droits de la nature de ceux qui ſe percevoient dans l'intérieur ſous le nom de traites & d'octrois (1) : auſſi ne trouve-t-on dans le tarif de 1684, aucune trace de cette diſtinction qui avoit ſervi de baſe au premier. Les *épiceries*, les *merceries*, les *etoffes d'or & d'argent* y ſont bien mentionnés dans des articles ſéparés, mais fort inutilement, puiſque leur taux eſt abſolument le même que celui des *grains*, des *fers*, des *munitions de guerre*.

On remarque ſeulement que le pied cube de *marbre* eſt porté à un tiers au-deſſus du pied cube de *pierre*, ce dont il ſeroit difficile de rendre raiſon, leur peſanteur ſpécifique moyenne ne pouvant guère donner qu'une différence de cent quatre-vingt-dix livres à cent ſoixante-dix. Il eſt plus aiſé d'indiquer le motif qui avoit fait admettre une ſemblable augmentation pour la *faïence* & la *verrerie*, lorſqu'on ſe rappelle que le prix de voiture n'étoit pas diſtinct du péage, & que la fragilité des matières expoſant le conducteur à une plus grande reſponſabilité, il doit trouver une compenſation de ces riſques ; ce motif ne ſubſiſte plus, & nous voyons dans les mémoires qui nous ont été communiqués ſur le renouvellement du tarif, que cette fixation regardée comme un ſurtaux eſt depuis long-temps abolie de fait.

---

(1) Les octrois de la Saone, par exemple, étoient affermés, il y a vingt ans, 275 mille livres.

En admettant pour principe que le droit de navigation ne doit pas varier à raiſon de la valeur des choſes tranſportées, nous avouerons cependant qu'il n'exclut pas la modération du tarif général, relativement à certaines matières de grande conſommation, qui dédommagent par leur retour fréquent de la remiſe qui leur eſt accordée, & dont le tranſport ne devient l'objet d'une ſpéculation avantageuſe qu'à la faveur de cette diminution. C'eſt ainſi que dans le tarif de 1684 les *bois à brûler*, les *charbons*, la *chaux*, la *brique* & autres matériaux ſont portés à un prix inférieur : votre commiſſion s'eſt fait une loi de conſerver cette proportion. On conçoit qu'il pourroit même y avoir des cas où une remiſe encore plus forte devroit être conſentie, dans la vue d'augmenter la recette, en attirant dans la voie du canal les produits de quelque nouvelle branche d'induſtrie, en déterminant l'exploitation d'une carrière ou la fouille d'une mine dont les bénéfices ne feroient pas ſuffiſamment aſſurés ſans cette condition. C'eſt là ſans doute ce qui a fait inſérer dans le tarif arrêté en 1783 pour le canal de Saone & Loire la faculté expreſſe de modérer les droits.

Il nous reſte à parler d'une autre diſtinction conſacrée par quelques tarifs de navigation, qui ſoumettent à des droits plus forts les marchandiſes encombrantes, c'eſt-à-dire, qui occupent un très-grand eſpace relativement à leur poids. On ne peut diſconvenir qu'elle ne ſoit fondée en raiſon, puiſqu'il peut réſulter de la qualité de ces matières que le même bateau ne puiſſe recevoir que moitié de ſa charge ordinaire, & n'acquitte plus les mêmes droits (1) : mais votre commiſſion a penſé que ce feroit, par rapport au canal du midi, une innovation d'autant plus ſenſible que les matières pour leſquelles elle ſembleroit devoir être établie, telles que le *foin* & la *paille*, ſe trouvent préciſément claſſées

---

(1) Le tarif fait en 1642 pour le canal de Briare fixe le droit de Loire à Montargis, à 8 sous le quintal, et à 10 sous pour les marchandises encombrantes.

parmi les objets qui jouissent de la diminibution d'un tiers sur le droit général.

4°. On pourroit demander enfin s'il ne convenoit pas de distinguer dans la fixation du droit de navigation le trajet du canal & le passage des écluses. Votre commission se croit d'autant plus obligée de s'expliquer à ce sujet que cette distinction avoit été établie dans l'origine par le tarif de 1666, qui portoit qu'il seroit payé cinq sous pour chaque écluse, & qu'elle en a trouvé la proposition dans l'un des mémoires qui lui ont été remis sur le renouvellement du tarif.

Cette distinction paroît au premier coup-d'œil appuyée sur de puissantes considérations. Le passage des écluses exige une manœuvre dispendieuse, il ne s'établit que par de grandes constructions, il entraîne des frais d'entretien très-onereux; il ne s'exécute que par la dépense réelle d'une portions des eaux rassemblées dans des réservoirs dont la capacité est bornée, & qui ne se refournissent que de loin en loin : en général le prix doit être en proportion du service des machines qu'il emploie, de la consommation qu'il occasionne; il paroît donc qu'il y a une sorte d'injustice à faire payer la même somme pour le bateau qui parcourt quatre à cinq myriamètres sans changer de niveau, & pour le bateau qui dans un espèce de même longueur, a été élevé ou descendu dans sept à huit écluses.

On ne s'est pas dissimulé, en proposant cette distinction, tout l'embarras qu'elle ne manqueroit pas d'occasionner pour l'évaluation du droit & la répartition sur les divers chargemens; mais on a indiqué en même temps le moyen de faire disparoître les inconveniens attachés à la perception distincte & séparée d'un droit d'écluse. Ce moyen est de le confondre dans le droit ordinaire réglé par le poids & la distance, en supposant que chaque écluse represente, par exemple, un trajet de trois hectomètres (ou cent cinquante quatre toises); de sorte que l'addition une fois faite sur le tableau des

diviſions du canal, la perception redeviendroit uniforme & ſe feroit auſſi facilement qu'auparavant.

Après vous avoir expoſé les motifs d'adopter ce mode de perception & les moyens de le rendre praticable, votre commiſſion vous doit compte des raiſons qui l'ont déterminée à ne le pas faire entrer dans les baſes du nouveau tarif.

L'utilité d'un canal de navigation, les avantages qu'il procure au commerce, ne ſe meſurent pas par les obſtacles que l'on a eu à vaincre pour établir la continuité dans quelques points, mais par la facilité des communications dans toute ſon étendue: c'eſt par ces obſtacles vaincus que l'enſemble reçoit ſon véritable prix; la chûte d'une écluſe le laiſſe ſans utilité comme la ruine d'un pont rend une route impraticable. Le commerce n'enviſage & ne peut enviſager que les maſſes à tranſporter & les eſpaces à franchir; tout ce qui eſt au delà eſt étranger à ſes ſpéculations & détruit la comparaiſon ſur laquelle elles s'appuient, des frais de tranſport par eau & par terre. On ſatisfait donc à tous les principes de juſtice diſtributive & d'économie politique, en chargeant le canal qui n'eſt qu'une foſſe ouverte, d'un droit baſé ſur la valeur qu'il acquiert des ouvrages d'art qui en relient les parties, en élevant ce droit au niveau des dépenſes de l'entretien général, & le tenant en même temps dans les bornes qu'indiquent les beſoins de ſeconder les efforts de l'induſtrie & de ſoutenir l'activité du commerce.

Voilà ſans doute ce qui fit rejeter dans le tarif de 1684 l'article d'un droit particulier au paſſage des écluſes. Le reproduire aujourd'hui, ſous quelque forme que ce ſoit, ce ſeroit chercher une perfection qui ne paroît pas avoir été appelée par l'opinion générale, & dont un ſiècle d'expérience ne laiſſe appercevoir que les dangers attachés à une auſſi grande innovation.

Quelle que ſoit cependant la répugnance de votre commiſſion à changer le mode de perception en uſage ſur le canal du midi, elle ne peut ſe diſpenſer de vous faire remarquer une omiſſion importante qui ſe trouve dans l'ancien tarif.

Elle n'a pu voir ſans étonnement qu'il n'étoit rien payé pour les bateaux non chargés ou allant ſur leur leſt : comme il eſt évident qu'ils ſe trouvent par là affranchis d'une juſte rétribution qui doit retomber ſur les autres, il ſeroit difficile de rendre raiſon d'un pareil uſage, ſi l'on ne ſe rappeloit qu'il a pris ſa ſource dans la conceſſion qui attribuoit à l'adjudicataire du canal le droit excluſif de fournir les bateaux : on conçoit que dans ce cas établir un droit ſur les bateaux vides, c'eût été lui enjoindre de ſe payer à lui même.

Dans le nouvel ordre de choſes, & le commerce conſervant toute liberté de ſe ſervir de ſes propres bateaux, ou de faire avec les patrons telles conventions qu'il jugera à propos, on peut d'autant moins héſiter à aſſujettir auſſi à un droit de navigation les bateaux qui paſſent à vide, qu'ils conſomment tout autant d'eau dans les écluſes que ceux qui ſont chargés; qu'ils y exigent le même ſervice des écluſiers; que c'eſt là préciſément ce qui entraîne le plus de dépenſes, ce qui abrège le plus ſenſiblement la durée utile de la navigation.

Ces obſervations avoient déja frappé quelques-uns des ingénieurs dont les mémoires nous ont été communiqués: ils ont même été plus loin; ils propoſoient d'ajouter au poids des marchandiſes le poids des barques & bateaux, d'après une évaluation moyenne pour trois grandeurs: mais votre commiſſion a penſé que la charge n'étant pas toujours complète, la difficulté de la répartition de ce poids conſtant, donneroit lieu à de fréquentes conteſtations, & finiroit par rendre en quelque ſorte le droit arbitraire, ou du moins dépendant de la bonne foi des patrons.

La commiſſion ſe bornera donc à vous propoſer de fixer le droit qui devra être payé par les barques & bateaux vides, ſoit en rétabliſſant le droit originaire de 5 ſous au paſſage de chaque écluſe, comme il ſe pratique depuis long-temps ſur les canaux de Briare & d'Orléans, comme il a été ordonné en 1783 pour le canal du centre; ſoit en fixant un droit proportionné à une portion quelconque de la charge

du bateau. Ce dernier parti nous a paru moins onéreux en ce qu'il ne dépend pas du nombre d'écluſes qui peuvent ſe trouver dans le trajet, & en même temps plus conforme à la juſtice, en ce qu'il devient variable relativement à la grandeur des bateaux.

Les bateaux qui fréquentent ce canal peuvent être diviſés en trois claſſes : la première de vingt mètres de longueur & au-deſſus paiera comme pour une charge de cent cinquante myriagrammes, c'eſt à-dire, ſoixante-quinze centimes, pour cinq kilomètres, ce qui revient à 12 ſous trente-ſept millièmes de denier par lieue de deux mille deux cents toiſes.

La ſeconde claſſe, de quinze à vingt mètres de longueur, à raiſon ſeulement de quatre-vingt-dix myriagrammes.

Et la dernière au-deſſous de quinze mètres, ne comptera que pour quarante myriagrammes.

Ce droit eſt moderé ſans doute, & il doit l'être pour ne pas trop aggraver la condition de celui qui ſe trouve dans la néceſſité de faire route ſans charge. Il eſt conſidérablement allégé par la diſtribution des trois grandeurs, car le canal ayant cent un baſſins d'écluſe, en prenant un droit de 5 ſous à leur paſſage, ce ſeroit pour les plus petits, comme pour les plus grands, une dépenſe de 25 liv. 5 ſous, tandis que le trajet entier de vingt-trois myriamètres quatre-vingt-ſix centièmes (35 lieues de poſte, & ſoixante-cinq centièmes) ſera pour les plus grands bateaux de 35 liv. 15 ſous 9 den. ſix dixièmes, qu'il ne coûtera que 21 liv. 9 ſous 4 den. 8 dixièmes à ceux de la ſeconde claſſe, & ſeulement 9 liv. 10 ſous 10 den. deux dixièmes à ceux de la troiſième.

En adoptant cette fixation de l'indemnité de la dépenſe occaſionnée au canal par les bateaux allant ſur leur leſt, il ſera néceſſaire de pourvoir à ce qu'une charge incomplète, ou même inférieure à celle qui eſt priſe pour baſe de cette indemnité, ne devienne un titre pour s'en affranchir. Les tarifs des canaux de Briare & d'Orléans aſſujettiſſent au droit d'écluſe, de même que les bateaux vides, ceux dont

la charge eſt au-deſſous de quatre cents quintaux ou de quarante milliers, & même en quelques parties de cinquante milliers. Cette condition, déja bien rigoureuſe pour les plus grands bateaux, ne pourroit s'appliquer aux plus petits ſans bleſſer les principes que nous avons établis : autant vaudroit dire que le paſſage ne leur ſera accordé que lorſqu'ils auront charge entière, ou que les conducteurs ſe ſoumettront à payer l'équivalent. Cette excluſion eſt littéralement exprimée dans le tarif du canal de Briare pour la partie de navigation *depuis Briare au-deſſus juſqu'à demi-montagne, c'eſt-à dire, juſqu'au canal de diſtribution ;* mais il eſt aiſé de voir que cette diſpoſition n'a été déterminée que par des circonſtances locales.

Il ſuffira donc d'ordonner que les bateaux qui auront moins du cinquième de la charge que comporte leur gabarit paieront tout-à-la-fois & le montant du tarif pour la charge effective, & la modique indemnité réglée ſuivant leur grandeur pour la voie d'eau qu'ils occupent, & la conſommation qu'ils en font dans les baſſins.

C'eſt d'après ces baſes qu'ont été rédigés les articles du projet de réſolution concernant la fixation des droits à percevoir à l'avenir ſur le canal du Midi.

Pour que l'on pût en faire facilement la comparaiſon avec les anciens, & qu'il ne réſultât aucun embarras de l'emploi des meſures républicaines, la commiſſion a cru devoir joindre à ce rapport un tableau diviſé en quatre colonnes.

Dans la première ſont tranſcrits littéralement les articles du tarif de 1684.

La ſeconde préſente les droits de navigation réduits d'après l'abandon d'un tiers fait au commerce par les conceſſionnaires pour la fourniture & conduite des bateaux, tels qu'ils ſe perçoivent aujourd'hui par lieue de deux mille deux cents toiſes.

La troiſième comprend les mêmes articles avec les aug-

mentations propofées & exprimées en *mètres* pour l'étendue, en *grammes* pour le poids, en *centimes* pour les valeurs.

La quatrième & dernière donne, dans l'expreffion des anciennes mefures, le rapport exact de chaque article de la deuxième & de la troifième; de manière que l'on y apperçoit, par exemple, au premier coup d'œil que le demi-centime par myriagramme, pour une étendue de cinq kilomètres, correfpond à cinq deniers trente-deux millièmes par quintal, & pour la lieue de 2200 toifes, au lieu des quatre deniers du tarif de 1684 réduit

Eft-il avantageux à la République de faire régir la perception du droit de navigation & l'entretien du canal du midi?

Nous ne pouvons préfenter cette queftion fans produire une forte d'inquiétude dans l'efprit de ceux qui ont connu le mode de fon adminiftration, & qui defirent d'en voir conferver tous les avantages. Il n'en eft aucun qui ne foit convaincu que ce feroit les facrifier & en préparer la ruine que de le foumettre à un régime différent, qui n'auroit pas la même unité d'action, la même activité de furveillance, la même promptitude d'exécution; en un mot, que l'exploitation d'une propriété de ce genre ne peut profpérer qu'entre les mains d'hommes qui en faffent leur affaire propre, & dont les mouvemens, toujours dirigés par un intérêt preffant, ne fe trouvent pas arrêtés par les lenteurs & les formalités inféparables d'une régie publique.

Cette opinion acquiert une grande force dans la bouche des gens de l'art, de ceux qui ont été chargés depuis longues années d'en fuivre les travaux.

« Le canal des deux mers (dit le citoyen Pin, ingénieur en chef) dans l'immenfité de fes ouvrages, peut » être comparé à une machine hydraulique mue par un » volume d'eau déterminé, compliquée dans fes mouvemens » & fes effets, expofée dans fes différentes localités à des » météores deftructeurs, dont les exemples, quoique tré-

» quens, ſont au-deſſus de la prévoyance humaine. La cé-
» lérité qu'exigent des travaux toujours preſſans & limités
» ne peut point s'accorder avec les formes uſitées dans les
» ponts & chauſſées. »

Ce ne ſont pas ſeulement des craintes vagues ou exagé-rées qui appuient cette aſſertion : depuis 1732 juſqu'en 1789, onze époques ſont indiquées d'accidens graves, de dégradations conſidérables, occaſionnées par des orages, des pluies abondantes, des crues d'eau formées ſubitement par des torrens qui rompent les digues, emportent les chauſ-ſées, renverſent les ponts, détruiſent les rigoles, comblent ou creuſent le fonds ſur une longue étendue.

C'eſt après avoir retracé en detail les moyens qu'il faut déployer ſans délai pour arrêter ces déſaſtres ; c'eſt-à-dire, les ouvriers formés, les matériaux qu'il faut avoir tout prêts, les correſpondances qu'il faut avoir organiſées d'avance ſur toute la ligne, les frais extraordinaires qu'il faut prodiguer dans ces circonſtances, juſqu'à allumer en hiver de grands feux ſur les chantiers, & préparer le mortier à l'eau chaude, que l'auteur de ce mémoire conclut en ces termes : « On
» laiſſe à penſer ſi une adminiſtration publique peut pro-
» duire des effets auſſi prompts avec l'embarras des for-
» malités, la lenteur des opérations de finance & des en-
» chères. »

Ajoutons à ces conſidérations que ſi, cédant à la néceſ-ſité, vous mettez d'auſſi grands moyens à la diſpoſition d'une agence éloignée, en l'affranchiſſant de toutes ces for-malités, il arrivera le plus ſouvent, ou qu'elle ſera priſe au dépourvu faute d'une prévoyance aſſez active, ou qu'elle perdra le temps utile en voulant ſe ſouſtraire à une trop grande reſponſabilité ; ou que la dépenſe ſera hors de toute proportion avec celle qui auroit pu ſuffire. L'intérêt privé eſt ici le ſeul garant d'une vigilance entière & continue, le ſeul juge de la meſure des ſacrifices que commandent des circonſtances auſſi variables.

Tels ſont les motifs qui ont déterminé la commiſſion à

vous propofer d'autorifer le Directoire exécutif à donner à bail l'entretien du canal du midi, &, par fuite, la perception des droits fur lefquels cette dépenfe doit être prélevée.

Vous concevez que la première condition fera de remettre le canal en état, de faire pour cela les avances néceffaires, de fe conformer aux devis qui feront dreffés par l'ingénieur, & de donner les cautionnemens en fonds fuffifans pour la fûreté de ces engagemens.

Comme il eft de la plus grande importance que ces conftructions foient faites, non pas dans la vue de fatisfaire avec parcimonie à des conditions de rigueur, ou de prolonger une jouiffance précaire, mais au contraire, avec l'affection d'un propriétaire, la prévoyance inquiète du père de famille, ou ce qui peut, à un certain point, en tenir lieu, la fpéculation d'un fermier qui voit encore fes enfans appelés à la jouiffance du bien qu'il a amélioré; la commiffion a penfé que la durée du bail ne pouvoit être moindre de 29 ans. Quelques-uns pourroient craindre encore que vers les dernieres années le fermier ne donnât pas les mêmes foins, qu'il portât dans les conftructions une économie calculée fur le temps qui lui refteroit, fur la néceffité de rendre les chofes dans un état apparent de folidité; mais cette objection fera la même pour un bail plus long, qui aura auffi néceffairement une fin, à moins que l'on ne veuille aliéner, ce qui feroit contre les principes : mais la République aura des ingénieurs qui arrêteront les devis des ouvrages, qui en feront la reconnoiffance; & quand le fermier aura travaillé comme pour lui pendant un efpace de 20 à 25 ans, il n'y a pas de probabilité qu'il veuille s'expofer à des recherches, ou même à être expulfé avant terme, en changeant fubitement le mode de fon adminiftration.

Votre commiffion avoit d'abord penfé que ce bail devoit être donné par adjudication publique aux enchères : mais elle a été avertie de toutes parts que les délais qu'emporteroient ces formalités, abforberoient la faifon du chommage, le feul temps utile pour les travaux, & qui commence le 29 de ce mois; que ces travaux, déja infiniment

urgens, feroient retardés d'un année; que quand on fe détermineroit à prolonger l'interruption de la navigation, ce qui feroit très-préjudiciable au commerce, les ouvrages pourroient être arrêtés par les pluies d'automne, & que les grandes crues d'eau les trouvant dans cet état d'imperfection, ne manqueroient pas d'occafionner des dégâts confidérables, ou plutôt acheveroient la ruine des parties les plus importantes & les plus menacées du canal.

Il n'y avoit donc que trois partis à prendre dans ces circonftances, ou de compromettre la chofe elle-même pour l'obfervation plus rigoureufe des formes confervatrices, ce qui ne peut être dans l'intention des légiflateurs; ou d'ajourner l'adjudication, en faifant verfer fur-le champ dans la caiffe de l'adminiftration du canal les fonds néceffaires aux travaux urgens, ce qui priveroit la République de l'un des plus grands avantages que puiffe lui procurer cette adjudication; ou d'autorifer le Directoire exécutif à recevoir les foumiffions des compagnies qui fe préfentent, & à traiter avec celle dont les offres feront jugées les plus avantageufes.

Votre commiffion s'eft déterminée à vous propofer ce dernier parti, non pas feulement pour éviter une furcharge à vos finances, mais encore parce qu'elle a confidéré qu'il s'agiffoit moins ici d'appeler des enchériffeurs animés & fouvent aveuglés par la cupidité, que de trouver des entrepreneurs en état d'apprécier les obligations qu'ils contractent, & qui fachent fe réferver les moyens de les remplir.

Elle a confidéré que ce n'étoit pas ici une délivrance dont le cahier des charges peut être arrêté d'avance, mais bien plutôt une affaire à négocier, un contrat à régler, une préférence à accorder à des propofitions qui ne fe comparent que par leurs réfultats. Un foumiffionnaire offrira une moindre fomme de revenu annuel, mais il confent d'admettre la République au partage de l'excédent d'une fomme fixe de bénéfice. Voilà fans doute un exemple frappant

il eſt pris dans les offres mêmes que l'une des ſociétés nous a communiquées.

La commiſſion a conſidéré enfin que le mode des enchères ayant principalement pour objet de connoître & d'obtenir la vraie valeur de la choſe miſe en délivrance, ſon utilité ſous ce point de vue ceſſoit abſolument dans le cas particulier, puiſqu'au moyen de l'exacte tenue des archives de l'adminiſtration du canal, la commiſſion a eu ſous les yeux des relevés du produit brut, de la dépenſe d'adminiſtration, de la dépenſe des travaux, & du produit net pendant cent ans, & une année moyenne formée pour chaque période de vingt ans. Ce n'eſt donc qu'en calculant aventureuſement les chances de la diminution des travaux d'entretien, que quelque enchériſſeur pourroit élever ſa miſe au-deſſus de ce produit net connu, & de l'accroiſſement proportionnel qu'il recevra du nouveau tarif. Une ſemblable ſpéculation ſeroit faite pour inſpirer plus de crainte que de confiance.

La commiſſion pourroit donner un long développement à ces motifs, en en faiſant l'application aux divers articles qui ſeront à régler, à prévoir dans ce contrat ; elle ſe bornera à vous annoncer ceux qui lui ont paru devoir donner lieu à des diſpoſitions légiſlatives.

Des travaux ont été ordonnés & commencés en 1787 près de Carcaſſonne, pour faire paſſer le canal ſur un pont aqueduc, & le garantir par-là des enſablemens qu'y porte la rivière de Freſquel. Il faut que le Directoire exécutif ſe faſſe rendre compte de l'utilité & de l'urgence de ces ouvrages, pour les comprendre, s'il eſt poſſible, dans les conventions à faire avec les entrepreneurs. Le repréſentant du peuple Marragon, dans le rapport qu'il fit à la Convention nationale le 24 fructidor dernier au nom des comités d'agriculture & des travaux publics, propoſoit déja d'ordonner le prompt achevement de ces conſtructions, comme intéreſſant particulièrement le commerce de Marſeille à Bor-

deaux. Elles ne changent la direction du canal que sur 3000 toises, & il y en a déja 1800 de creusées.

La branche du canal de Narbonne a été séparée jusqu'à présent de l'administration du canal du midi ; & cependant elle en reçoit les eaux dont elle a besoin, en exécution d'un traité fait en 1778, & on s'est plaint quelquefois de l'abus que l'on en faisoit pour dessabler le débouché de cette branche dans la rivière d'Aude. C'en est assez pour faire sentir l'avantage qu'il y auroit à réunir toutes ces parties, & à prévenir par là des oppositions d'intérêts qui en définitive tournent toujours au détriment de la chose publique.

Les mêmes raisons s'appliquent à une autre petite branche de canal à l'ouest de Toulouse, qui vient confluer au grand canal, qui étoit aussi soumis à un régime particulier & entretenu sur d'autres fonds.

Il y a un autre objet plus important encore, sur lequel le gouvernement ne doit pas différer de prendre une détermination d'après les rapports qui lui seront faits. Un étang, ou pour mieux dire, un marais appelé *Marseillette*, a été acquis, il y quelques années par les concessionnaires du canal du midi, pour en faire un réservoir. Cette destination, & sa proximité des bords du canal, dans l'étendue des retenues de Fonfile, l'Aiguille & Pincherie auroient dû suffire pour le mettre hors des propriétés qui pouvoient être soumissionnées en exécution de la loi du 28 ventôse dernier : il paroît cependant que l'on conserve encore des doutes à ce sujet, & il convient de les faire cesser. Ce n'est pas que le desséchement ne puisse se faire sans nuire à la navigation du canal ; il entre au contraire dans le projet d'en tirer les eaux par une rigole qui, à la vérité, présente quelques difficultés : ce desséchement est même desiré pour la salubrité des environs du canal ; mais il ne peut être abandonné à des spéculations particulières. Ce n'est pas non plus que la plus grande partie de cet étang ne puisse devenir un jour propriété privée, indépendante de la propriété du canal ; mais

il faut auparavant que le plan de dérivation de ses eaux ait été arrêté pour le plus grand avantage de la navigation. Ce seroit d'ailleurs une erreur de penser qu'il a pu entrer dans l'intention des législateurs d'abandonner un marais de plus 2000 hectares (environ 6000 arpens), pour le prix d'une estimation basée sur le produit annuel de la pêche. Nous disons un *marais*, au lieu d'un étang, quoique cette dernière dénomination soit appuyée sur une prétendue tradition que sa surface entière étoit en culture sur la fin du siècle dernier, parce que le nivellement de l'ingénieur Garipuy a prouvé qu'il n'avoit pu être desséché à fond que par évaporation & dans des années de sécheresse extraordinaire.

Il y a enfin des abreuvoirs construits par les communes à la proximité du canal, & dont elles payoient l'entretien ; il y a des aqueducs destinés à l'écoulement des ruisseaux sous le canal, & dont le nettoiement étoit à la charge des ci-devant diocèses ; la commission a pensé que si la destination & la nature de cet entretien indiquoient assez par qui la dépense devoit en être supportée, il importoit cependant de prévenir les doutes & de pourvoir en même temps à ce que les communes riveraines ne puissent rien entreprendre de préjudiciable à la navigation.

Des mesures à prendre pour assurer la surveillance des ouvrages & la conservation du canal.

On convient généralement que l'administration du canal du midi, telle qu'elle avoit été montée par les concessionnaires, réunissoit tous les avantages, & peut être présentée comme modèle : nous devons donc chercher à nous en rapprocher autant qu'il est possible, & pour cela rétablir cette unité d'action sans laquelle les intentions les plus pures & le zèle le plus soutenu ne produisent bientôt que des mouvemens désordonnés. L'expérience des dernières années a dû convaincre de cette vérité ceux qui auroient pu penser que chaque partie du canal devoit être dans les attributions des administrations des départemens qu'il traverse, ou dans les-

quels il a ses réservoirs ; que les fonds destinés à leur entretien devoient être versés dans la caisse de ces départemens, & les ouvrages conduits par les ingénieurs en chef qui y résident. On a vu l'une de ces administrations ordonner dans vingt-quatre heures la clôture de la navigation dans la partie enclavée dans son territoire, en exécution de l'arrêté du comité de salut public qui en fixoit l'époque, tandis qu'une autre administration cédant à la nécessité des circonstances ajournoit le terme des expéditions, & leur donnoit jusques-là une direction plus active.

L'inconvénient des administrations excentriques se fait sentir jusques sur les grandes rivières & les fleuves, dont la navigation ne devient souvent périlleuse & difficile que faute d'ensemble dans la direction des travaux qui s'exécutent sur leurs rives. A la bonne heure, qu'ils servent de limite aux divisions de l'intérieur ; mais cette destination n'a rien de commun avec le droit d'en gêner le cours naturel dans la vue de quelques intérêts locaux : c'est pour consacrer ce principe important, que le rapporteur des comités d'agriculture & des travaux publics de la Convention nationale proposoit de décréter qu'il seroit établi sur chacun des bassins de la Seine, de la Loire, du Rhône & de la Garonne, une direction d'ingénieurs & de nautonniers, qui s'étendroit depuis l'embouchure jusqu'à la source de chaque fleuve & de ses affluens (1).

---

(1) Il y a lieu d'espérer qu'on appercevra enfin combien il seroit avantageux de ramener au régime des canaux les rivières rendues navigables par des ouvrages d'art, et même celles qui le sont naturellement : combien le commerce y gagneroit, et en moyens d'agrandissement et en bénéfices réels, en trouvant une navigation moins embarrassée, moins hazardeuse, et en se rédimant par le droit modéré qu'il paieroit à l'état, des frais excessifs que lui coûte le passage des ponts, des pertuis et de tous les endroits où il faut prendre du secours. Les observations intéressantes recueillies par les citoyens Sganzin et Forfait ingénieurs, dans le journal de leur navigation de Rouen à Paris, sur le lougre de la République *le Saumon*, du 19 au 30 prairial dernier, ne peuvent manquer d'avancer cette époque.

Il n'eſt pas beſoin de remarquer combien cette unité eſt néceſſaire à plus forte raiſon pour une navigation qui eſt due toute entière à l'art, qui s'alimente de réſervoirs communs, & qui ne ſubſiſte qu'autant que les mouvemens ſont en harmonie dans tous les points.

Pour remplir cet objet, la commiſſion vous propoſera d'ordonner que la direction générale des travaux du canal dans l'étendue des trois départemens qu'il traverſe, ainſi que dans celui du Tarn, pour les ouvrages relatifs à la navigation, ſera confiée à un ſeul ingénieur en chef, qui arrêtera les plans & devis, & fera les viſites & reconnoiſſances.

Elle a jugé également convenable d'établir un chef d'adminiſtration ſous le nom de conſervateur du canal, qui veillera particulièrement à la conſervation des propriétés qui y ſont réunies, pourſuivra les uſurpateurs en cas de négligence des fermiers, fera obſerver les règlemens de police, tiendra la correſpondance avec les miniſtres pour tout ce qui ſera étranger aux ouvrages d'art, & qui aura le dépôt des plans, mémoires & regiſtres.

On conçoit que l'ingénieur & le conſervateur ne pourront, à quelque titre que ce ſoit, recevoir aucun traitement du fermier; cependant il pourroit reſter encore quelque crainte que l'ingénieur réſidant ſur les lieux ne fût diſpoſé par des liaiſons habituelles avec les intéreſſés à ſe rendre moins exigeant dans les devis des ouvrages à faire, plus indulgent dans la reconnoiſſance des ouvrages faits; le remède ſe préſente naturellement: c'eſt une inſpection extraordinaire faite immédiatement après la campagne par un ingénieur envoyé exprès & qui changera tous les ans. Cette diſpoſition fait partie des articles qui vous ſeront propoſés.

Du concours des autorités conſtituées pour le maintien de la police de navigation & la répreſſion des délits & entrepriſes.

On ne peut diſſimuler que, dans ces derniers temps, les canaux, ainſi que bien d'autres propriétés publiques, ont été en proie à des entrepriſes de tout genre; les chauſſées de leurs

leurs étangs renversées, leurs bords coupés pour des irrigations, leurs chemins de hallage usurpés, les matériaux d'approvisionnement distraits, & jusqu'aux ferremens des écluses arrachés. Quelques-uns ne manqueront pas d'en prendre sujet de regretter les juges d'attribution qui connoissoient de ces délits, les gardes à bandoulière & les panonceaux de la suzeraineté; ils vous présenteront ces désordres comme la suite nécessaire de leur suppression, leur rétablissement comme l'unique moyen d'y mettre un terme: mais le temps leur apprendra que ces désordres n'appartiennent pas plus au régime de la liberté que les décombres du vieil édifice n'appartiennent à celui qu'on élève sur ses ruines & dont elles masquent passagèrement les belles proportions. En effet, la loi seroit-elle moins respectée parce qu'elle seroit l'expression de la volonté générale? les juges moins fermes dans leurs devoirs, parce qu'ils tiendroient leur autorité du choix libre de leurs concitoyens? les fonctionnaires moins vigilans, parce que leur responsabilité seroit perpétuellement en compte ouvert avec l'opinion publique?

Vous rejetterez donc loin de vous la pensée de recréer des jurisdictions de privilége; les juges-de-paix, les tribunaux établis par la constitution, auront tous les moyens d'atteindre le but que la loi doit se proposer, lorsque la loi aura prononcé les peines à infliger, lorsqu'elle aura tracé la marche à suivre dans le nouvel ordre judiciaire, & fait cesser par là les incertitudes qui laissent encore aux coupables quelque espoir d'impunité.

Il faut des gardes sans doute pour la conservation du canal & le maintien de la police de la navigation; il faut qu'ils portent dans leurs fonctions quelque marque ostensible qui les fasse reconnoître, & serve tout-à-la-fois à les contenir par la crainte qu'elle ne rende leurs fautes plus graves, & à prévenir des rixes en avertissant qu'elles auroient le caractère de rébellion; mais une simple inscription sur une plaque de métal remplira suffisamment cet objet.

Les administrations qui par la circonscription de leur ter-

ritoire, par la marche de leurs délibérations & les formes de leur comptabilité, feroient dans l'impuiffance d'embraffer l'enfemble des opérations, & de pourvoir à temps aux befoins les plus urgens d'un entretien prefque journalier, fentiront qu'elles ne font pas pour cela difpenfées de coopérer au maintien de l'ordre, à la confervation d'une propriété nationale d'un fi grand intérêt, en exerçant une furveillance d'autant plus efficace, qu'elle éclairera de plus près les entreprifes & les abus qu'elles font appelées à dénoncer.

Tout étant ainfi réglé & afforti aux principes de notre légiflation, non-feulement on ne verra plus fe renouveler les défordres que nous avons retracés, mais on peut affurer au contraire que la loi deftinée à les réprimer, acquerra infenfiblement cette intenfité de puiffance que les établiffemens les plus fagement combinés ne peuvent recevoir que du tems & du progrès des habitudes.

PROJET DE RÉSOLUTION.

Le Confeil des Cinq-Cents, après avoir entendu le rapport de la commiffion chargée d'examiner l'état de fituation des canaux de navigation, & de lui préfenter un projet de réfolution fur les mefures à prendre à cet égard,

Confidérant que la manutention & l'entretien des canaux de navigation intéreffent également la dignité de la nation, l'accroiffement de fa puiffance, la profpérité de fon commerce & l'amélioration de fes finances,

Que cependant, par l'effet des circonftances, l'un des plus grands ouvrages en ce genre, le canal ouvert en 1666 pour la jonction des deux mers par la Garonne, feroit menacé d'un dépériffement progreffif & rapide, s'il n'y étoit promptement pourvu par une loi qui détermine le mode d'adminiftration de ces propriétés, & mette à la difpofition du Directoire exécutif les moyens d'en affurer l'entretien, fans furcharge pour le tréfor public,

Déclare qu'il y a urgence.

Le Conſeil, après avoir déclaré l'urgence, prend la réſolution ſuivante :

ARTICLE PREMIER.

Le canal de navigation de la Méditerranée à l'Océan, par les départemens de l'Hérault, de l'Aude & de la Haute-Garonne, eſt propriété nationale inaliénable, ainſi que ſes bords, chemins de hallage, contre-foſſés, aqueducs, bâtimens de deſſerte, uſines, moulins adjacens & autres dépendances.

II.

Les prétendans droit à la propriété de quelque portion dudit canal ou de ſes dépendances préſenteront leurs titres au directeur général de la liquidation pour faire régler, s'il y a lieu, les rembourſemens ou indemnités qui peuvent leur être dus.

III.

Il ſera perçu ſur ledit canal, comme par le paſſé, un droit de navigation, dont le produit ſera ſpécialement affecté aux dépenſes de manutention, réparations & entretien, & l'excédent verſé dans la caiſſe des revenus nationaux.

IV.

Le droit de navigation eſt diſtinct & indépendant de la fourniture & conduite des bateaux, pour leſquelles les conventions entre les chargeurs & les propriétaires & patrons de bateaux demeurent libres.

V.

Sont exceptés de la diſpoſition de l'article précédent, les bateaux de poſte des voyageurs, qui feront fournis, comme ci-devant, par l'adminiſtration du canal, & pour leſquels le prix de voiture continuera d'être réuni au droit de navigation.

VI.

Il sera payé à l'avenir, par toutes personnes voyageant sur lesdits bateaux de poste, 25 centimes pour cinq kilomètres (*4 sous 3 deniers $\frac{1}{10}$ par lieue de 2200 toises.*)

Il ne sera perçu que moitié dudit droit pour les militaires en activité de service.

VII.

Le droit de navigation sera pour une étendue de demi-myriamètre ou cinq kilomètres, d'un demi centime par myriagramme de toutes merchandises non ci-après spécifiées (*5 deniers $\frac{2}{1000}$ quintal, pour la lieue de 2200 toises*).

VIII.

Il ne sera perçu que les deux tiers dudit droit pour les tuiles, briques, ardoises, chaux, & autres matériaux, bois à brûler, charbons, foins & paille.

IX.

Le droit ne sera que des trois quarts par myriagramme de bois à brûler conduit par radeaux.

X.

Le mètre cube de pierre & de marbre paiera un franc pour cinq kilomètres, & les moindres quantités en proportion (*7 deniers $\frac{16}{1000}$ par pied cube pour la lieue de 2200 toises*).

XI.

Les bois à bâtir voiturés sur bateaux, paieront le droit porté par l'article VII.

Ceux allant par radeaux flottans paieront comme il suit pour la même étendue de cinq kilomètres.

Les poutres dites *pitrons*, de 12 à 14 mètres de longueur (*de 7 à 8 cannes, ancienne mesure*) *huit centimes.*

Celles de 8 à dix mètres de longueur (*de 5 à 6 cannes*) *cinq centimes.*

Et les plus longues ou plus courtes à proportion.

Les pièces de bois dites *r sals* ou *bâtardes*, de 12 à 14 mètres de longueur, *cinq centimes.*

Les mêmes, de 8 à 10 mètres de longueur, *quatre centimes.*

Les mêmes, de 7 mètres de longueur (4 *cannes*), *deux centimes & un quart.*

Les pièces dites *pujals*, de 12 à 14 mètres de longueur, *quatre centimes.*

Les plus courtes à proportion.

Le cent de chevrons, de 8 à 10 mètres de longueur, *un franc & vingt-deux centimes.*

Le cent de planches de sapin, ou faulx prises à Toulouse, *dix centimes.*

Le cent de planches de sapin de Quillan, *cinq centimes.*

Le cent de planches de chêne ou de noyer, *vingt centimes.*

XII.

Les bateaux allant sur leur lest, menés en remorque ou autrement, paieront aussi pour 5 kilomètres ; savoir,

Ceux de 20 mètres de longueur & au-dessus, à raison de 130 myriagrammes. Ladite longueur mesurée sur le pont, de l'étrave a l'étambau.

Ceux de 15 à 20 mètres, à raison de 90 myriagrammes.

Ceux au-dessous de 15 mètres, à raison de 40 myriagrammes.

XIII.

Les bateaux ayant moins d'un cinquième de leur charge

ordinaire, paieront, indépendamment du droit sur les marchandises chargées, le droit fixé par l'article précédent, suivant leur grandeur.

X I V.

Les barques servant aux riverains pour le transport de leurs denrées d'un bord à l'autre, dans l'étendue d'une même commune, ne seront sujettes à aucun droit, à la charge par les propriétaires de tenir la main à ce que lesdites barques n'embarrassent la voie d'eau, & de se conformer aux règlemens de police de la navigation.

X V.

Le tarif des droits ci-dessus fixés sera imprimé & affiché dans le lieu le plus apparent des bureaux établis pour la perception; & les distances marquées par des bornes indicatives numérotées.

X V I.

Lesdits droits seront acquittés en valeurs représentatives de dix livres de bled pour un franc.

X V I I.

Le Directoire exécutif pourra affermer la perception desdits droits, ensemble les moulins, usines, bâtimens, fonds ruraux & autres dépendances, en chargeant le fermier de mettre & tenir le canal en bon état, de faire faire annuellement les ouvrages d'entretien & réparation, tant du canal que des usines, chemins & bâtimens, conformément au devis qui en sera dressé par l'ingénieur chargé de l'inspection générale dudit canal, de prendre à son compte les frais de régie, garde, recette, service des employés, &c.; de recevoir par inventaire, les effets, ustensiles & matériaux qui s'y trouveront; enfin, de tenir, comme par le passé, les bateaux de poste pour les voyageurs.

XVIII.

Le Directoire exécutif se fera rendre compte de l'état des travaux commencés près de Carcassonne en 1787, pour prévenir les ensablemens de la rivière de Fresquel ; & dans le cas où leur achévement seroit reconnu utile & urgent, il fera partie des conditions du bail.

XIX.

Le Directoire exécutif fera pareillement examiner s'il convient d'y comprendre, & la branche du canal de Narbonne qui reçoit du canal principal la fourniture d'eau nécessaire à sa navigation, & la petite branche à l'ouest de Toulouse.

XX.

Le Directoire exécutif donnera de même les ordres pour la vérification définitive du projet de tirer les eaux du marais appelé l'Étang de Marseillette, & de la manière d'en opérer le dessèchement pour le plus grand avantage de la navigation, à l'effet de régler en conséquence les conditions, soit de l'aliénation, soit de l'amodiation par réunion aux autres fonds ruraux dépendans du canal.

XXI.

Les abreuvoirs existant à la proximité du canal, construits par les communes riveraines pour leur usage, continueront d'être à leur disposition, & l'entretien à leur charge ; sans néanmoins qu'il puisse y être fait aucun changement qu'après qu'il aura été constaté qu'il ne peut intéresser la navigation.

XXII.

Le nettoiement des aqueducs destinés à l'écoulement des ruisseaux qui traversent le territoire desdites communes

restera pareillement à leur charge, si ce n'est dans les cas où les engorgemens proviendroient de la dégradation desdits aqueducs.

XXIII.

Le bail pourra être fait pour ving-neuf ans, & non au-delà.

XXIV.

Le fermier sera tenu de donner un cautionnement suffisant en biens-fonds.

Il versera le prix du bail directement à la trésorerie nationale.

XXV.

Le fermier & ses préposés se conformeront au réglement qui sera fait pour la police de la navigation.

XXVI.

Il y aura un chef de l'administration du canal, résidant sur les lieux, sous le titre de conservateur;

Un ingénieur en chef chargé de la surveillance des travaux, pour tous les départemens qu'il traverse, ou dans lesquels il se trouve des ouvrages d'art pour y rassembler les eaux;

Et des gardes en nombre suffisant pour le maintien de la police de navigation, & la répression des délits & entreprises.

XXVII.

Le conservateur & l'ingénieur du canal correspondront avec les ministres des finances & de l'intérieur; ils leur adresseront au moins tous les trois mois un état de situation, & recevront directement leurs ordres.

Le conservateur tiendra le dépôt des titres, mémoires, plans, regiftres & autres papiers concernant le canal.

XXVIII.

Les gardes feront reçus par l'adminiftration centrale du département dans lequel ils réfideront. Ils porteront une plaque ou médaille fur laquelle feront écrits ces mots : *garde du canal.* Les procès-verbaux qu'ils drefferont feront foi jufqu'à preuve contraire ; ils les depoferont dans les vingt-quatre heures entre les mains du commiffaire du Directoire exécutif près l'adminiftration municipale du lieu du délit, qui fera tenu d'en faire le renvoi à l'officier de juftice qui devra en connoître.

XXIX.

Il fera fait tous les ans immédiatement après la confection des ouvrages d'entretien & réparations, par un ingénieur, ou infpecteur ayant miffion fpéciale, une tournée dans toute l'étendue du canal, lequel dreffera procès-verbal de vifite & reconnoiffance des ouvrages ordonnés, de la manière dont ils auront été exécutés, & de ceux qu'il jugeroit avoir été omis ou négligés dans le devis de l'ingénieur réfident.

XXX.

Les conteftations qui pourront furvenir, foit fur l'exécution du réglement de police de navigation, foit relativement aux entreprifes des riverains du canal, feront portées devant les juges-de-paix & tribunaux de l'arrondiffement.

XXXI.

Ceux qui feront convaincus d'ufurpation & envahiffement de quelques parties dudit canal, feront condamnés à une amende qui ne pourra s'élever au-deffus du double de la valeur de l'objet ufurpé, & être moindre que la moitié.

Dans les cas de violence ou d'enlevement furtif, la procédure fera inftruite & jugée fuivant les difpofitions du

code pénal, fur la dénonciation des prépofés à la garde du canal.

XXXII.

Les adminiftrations départementales & municipales, & les commiffaires du Directoire exécutif près lefdites adminiftrations font tenus, fous leur refponfabilité d'informer le miniftre de l'intérieur des entreprifes, abus & malverfations qui pourroient venir à leur connoiffance.

XXXIII.

La préfente Réfolution fera imprimée.

Elle fera portée au Confeil des Anciens par un meffager d'état.

DE L'IMPRIMERIE NATIONALE.
Thermidor, an IV.

DROITS DE NAVIGATION ET DE VOITURE SUR LE CANAL DU MIDI (CI-DEVANT LANGUEDOC), FIXÉS PAR LE TARIF DE 1684.			DROITS réduits par l'abandon d'un tiers pour la fourniture des bateaux, et qui se perçoivent actuellement par lieue de 2200 toises.		NOUVEAU TARIF PROPOSÉ PAR LA COMMISSION.			RAPPORT DU TARIF PROPOSÉ AVEC L'ANCIEN.		
	Sous.	Den.	Sous.	Deniers.		liv. Fr.	Centimes.		Sous.	Deniers.
Le quintal, poids de marc, de toutes sortes de grains, farines et légumes, pour chacune lieue,	″	6	″	4	Le myriagramme (20 · 444, anc. mes.) par demi-myriamètre, ou 5 kilomètres (2566 toises, anc. mes.)	″	½	Le quintal par lieue de 2200 toises,	″	5.032
La barrique de toutes sortes de vins, de six quintaux, 3 sous, ci par quintal,	″	6	″	4	. . . . .	″	½	. . . . .	″	5.032
Le quintal de fer, plomb, et autres matériaux, artillerie et munitions de guerre,	″	6	″	4	. . . . .	″	½	. . . . .	″	5.032
De sucre, cassonade, droguerie, épicerie et tabac,	″	6	″	4	. . . . .	″	½	. . . . .	″	5.032
De toutes sortes d'huiles, savon, miel, cire, chandelle et suif,	″	6	″	4	. . . . .	″	½	. . . . .	″	5.032
De morue, harengs, sardines, anchois, et autres poissons frais, secs et salés,	″	6	″	4	. . . . .	″	½	. . . . .	″	5.032
D'oranges, citrons, et autres fruits verts, secs et confitures,	″	6	″	4	. . . . .	″	½	. . . . .	″	5.032
De lard, chairs salées et fraîches,	″	6	″	4	. . . . .	″	½	. . . . .	″	5.032
De sel (ou minot),	″	6	″	4	. . . . .	″	½	. . . . .	″	5.032
De merceries, toiles, chanvres, lin, fil, cordages, coton, cuirs et pelleteries,	″	6	″	4	. . . . .	″	½	. . . . .	″	5.032
De meubles, hardes, batterie de cuisine et vaisselle,	″	6	″	4	. . . . .	″	½	. . . . .	″	5.032
D'étoffes d'or et d'argent, de soie et de laine,	″	6	″	4	. . . . .	″	½	. . . . .	″	5.032
De toutes autres sortes de marchandises et denrées,	″	6	″	4	. . . . .	″	½	. . . . .	″	5.032
De faïence et verrerie,	″	8	″	5 ⅓	. . . . .	″	½	. . . . .	″	5.032
De poterie de terre,	″	6	″	4	. . . . .	″	½	. . . . .	″	5.032
Le pied cube de marbre taillé ou non taillé,	″	8	″	5 ⅓	Le mètre cube,	1	″	Le pied cube,	″	7.016
De pierre de taille taillée ou non,	″	6	″	4	. . . . .	1	″	. . . . .	″	7.016
Le quintal de briques, tuiles, ardoises, chaux, et autres matériaux, bois à brûler, charbons, foins et pailles,	″	4	″	2 ⅔	Le myriagramme,	″	0.333	Le quintal,	″	3.351
De bois à bâtir, voituré par bateaux,	″	6	″	4	. . . . .	″	½	. . . . .	″	5.032
De bois à brûler, conduit en radeaux,	″	3	″	3	. . . . .	″	0.375	. . . . .	″	3.77
Les pièces de bois à bâtir venant par radeaux flottans, savoir :										
Les pitrons ou poutres de sept à huit cannes, par lieue,	1	″	1	″	Les pièces de 12 à 14 mètres de longueur,	″	8	Les pitrons, etc.	″	16.461
Les pitrons de cinq à six cannes,	″	8	″	8	De 8 à 10	″	5	. . . . .	″	10.288
Les plus grandes et les plus courtes, à proportion.										
Les razals ou bâtardes de 7 à 8 cannes,	″	8	″	8	De 12 à 14	″	5	. . . . .	″	10.288
De 5 à 6	″	6	″	6	De 8 à 10	″	4	. . . . .	″	8.23
De 4	″	4	″	4	De 7	″	2 ¼	. . . . .	″	5.4
Les pujals de sept à huit cannes,	″	6	″	6	De 12 à 14	″	4	. . . . .	″	8.23
Ceux de moindre longueur, à proportion.										
Les chevrons de cinq à six cannes,	″	2	″	2	Le cent, de 8 à 10 mètres,	1	22	. . . . .	″	2.52
La douzaine de planches de sapin ou faulx, prises à Toulouse,	″	2	″	2	Le cent,	″	10	La douzaine,	″	2.52
De planches de sapin de Quillan,	″	1	″	1	Le cent,	″	5	. . . . .	″	1.26
De planches de chêne ou de noyer,	″	4	″	4	Le cent,	″	20	. . . . .	″	5.04
Toute personne s'embarquant sur les bateaux de poste, par lieue,	3	″	3	″	Toute personne, etc., pour 5 kilomètres,	″	25	Par lieue de 2200 toises,	4	3.05
Les valets, ensemble les soldats et matelots, moitié moins.					Les militaires en activité, moitié moins.					
					Les bateaux allant sur leur lest, paieront comme s'ils étoient chargés, savoir :					
					Ceux de 20 mètres de longueur, de 150 myr.,	″	75	Ce qui revient, par lieue de 2200 toises, à	12	0.037
					Ceux de 15 à 20 mètres, de 92 myriagramm.,	″	45	. . . . .	7	8.595
					Ceux au-dessous de 15 mètres, de 40 myr.,	″	20	. . . . .	3	5.153
					Les bateaux ayant moins du cinquième de leur charge, paieront, indépendamment du tarif, les droits ci-dessus fixés pour les bateaux allant sur leur lest.					

Rapport, par Guyton-Morveau, du 13 thermidor.


CHICAGO